Deutscher Bundestag **Drucksache 19/12283**

19. Wahlperiode 12.08.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/12091 –

Administrative Vorgänge in der Abteilung L des Luftfahrt-Bundesamts

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) ist als nachgeordnete Behörde des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur als nationale Regulierungsbehörde für Flugbetrieb, Instandsetzung, Prüfung und Überwachung von Luftfahrtpersonal, letztlich die sicheren Abläufe des Luftverkehrs in Deutschland verantwortlich. Laut Selbstauskunft des LBA gewährleistet es durch die Wahrnehmung von über 100 Zulassungs-, Genehmigungs- und Aufsichtsfunktionen eine sichere Luftfahrt in Deutschland. Dazu gehören die Betriebsgenehmigung und Überwachung von Luftfahrtunternehmen und luftfahrttechnischen Betrieben ebenso wie die Zulassung und Überprüfung von Piloten (www.lba.de/DE/LBA/Aufgabe/Aufgaben_node.html). Auch diese verwaltungstechnischen Verfahren können nach Ansicht der Fragesteller durch die Digitalisierung für Behörde, Unternehmen und Piloten schneller und kundenfreundlicher durchgeführt werden, was auf Seiten der Verwaltung eine Reihe von Veränderungen in der Organisation und Schulungen der Mitarbeiter bedeuten kann.

1. Aus welchen Gründen gibt es mit den Referaten L3 und L5 zwei Referate, die sich mit „Flugmedizin“ beschäftigen (vgl. www.lba.de/DE/LBA/Organisation/Organisation_node.html)?

2. Worin unterscheiden sich die Aufgaben der beiden Referate?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der Aufgabenfülle ist es zweckmäßig die Themen „Flugmedizinische Tauglichkeitsentscheidungen“ und „Fliegerärztliche Untersuchungsstellen“ in zwei Organisationseinheiten anzusiedeln. Die unterschiedlichen Aufgaben ergeben sich aus dem auf der Internetseite des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) frei verfügbaren Organigramm.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 9. August 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Welche Qualifikation ist Einstellungsvoraussetzung für einen Leiter der Abteilung „Luftfahrtpersonal" im LBA?

4. Welche Qualifikation ist Einstellungsvoraussetzung für die Leitung der Referate L3 und L5?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dies richtet sich nach den für die entsprechenden Laufbahngruppen erforderlichen Eignungen, Befähigungen und Leistungen.

5. Wie viele Piloten sind in den letzten fünf Jahren aus medizinischen Gründen an das LBA überwiesen und als nicht flugfähig eingestuft worden?

Die medizinischen Sachverständigen im LBA entscheiden im Fall einer Verweisung nach Anhang IV MED.A.050, MED.B.001 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 über die Tauglichkeit. Seit 2017 stellt sich die Situation folgendermaßen dar:

- 2017 wurden 464 Fälle in den Tauglichkeitsklassen 1 und 2 an das LBA verwiesen bzw. konsultiert. In 69 Fällen wurde eine Untauglichkeit festgestellt.
- 2018 gab es 873 Fälle mit 72 Untauglichkeitsentscheidungen.
- Bis zum 1. August 2019 gab es bislang 792 Fälle mit 78 Untauglichkeitsentscheidungen.

6. Muss das LBA aus Sicht der Bundesregierung imstande sein, vorliegende medizinische Daten, die zur Konsultation von einem flugmedizinischen Sachverständigen (AME) oder einem flugmedizinischen Zentrum (AMC) eingereicht werden, selbst zu bewerten?

   Wenn ja, auf welche Weise wird dieses gewährleistet?

Die Verpflichtung ergibt sich aus Anhang VI ARA.MED.125 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 („Verweisung an die Genehmigungsbehörde"). Die entsprechende Qualifikation für medizinische Sachverständige der Behörde ergibt sich aus Anhang VI ARA.MED.120 der Verordnung (EU) 1178/2011 („Medizinische Sachverständige").

7. Unter welchen Umständen und in welchen medizinischen Bereichen wird ein externer Gutachter bestellt?

   In wie vielen Fällen ist dieses in den letzten fünf Jahren geschehen, und wer hat die Kosten getragen?

Gutachter aller medizinischen Fachrichtungen werden beauftragt, wenn eine abschließende Tauglichkeitsentscheidung anhand der vorliegenden Befunde nicht möglich ist und eine zusätzliche Untersuchung oder eine besondere fachliche Expertise erforderlich sind. Die Gutachterkosten trägt der Bewerber, von dem zuvor eine Kostenübernahmeerklärung eingeholt wird.

Die Beauftragungen stellen sich nach Jahren wie folgt dar:

2017: 182 Beauftragungen,

2018: 99 Beauftragungen,

bis 1. August 2019: 56 Beauftragungen.

8. Wie viele Fehlentscheidungen hat es in den letzten fünf Jahren bezüglich der Beurteilung der Flugtauglichkeit gegeben, und in wessen Verantwortungsbereich lag dies?

9. Wodurch wurden und wer hat die Fehlentscheidungen entdeckt?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die medizinischen Sachverständigen des LBA sind für die Überprüfung der medizinischen Berichte von ca. 100 000 Piloten zuständig. In den vergangenen fünf Jahren wurde eine Entscheidung des LBA in einem verwaltungsgerichtlichen Verfahren aufgehoben.

10. Wer trägt im Falle einer behördlichen Fehlentscheidung die Kosten für Verdienstausfall, Krankengeld, Leistungen aus Loss-of-Licence-Versicherungen und eventuellen Ansprüchen von Versicherungen gegenüber der Behörde, deren Schadensfall eingetreten ist?

Dies richtet sich nach der geltenden Rechtslage.

11. Wie oft sind solche Forderungen von Versicherern gegenüber dem LBA geltend gemacht worden?

Versicherer von Piloten haben in den letzten fünf Jahren gegenüber dem LBA keine Forderungen geltend gemacht.

12. Wie sicher sind nach Einschätzung der Bundesregierung medizinische Pilotendaten beim neu eingeführten EMPIC-Verfahren (EMPIC = European Medical Pilot Check)

Das LBA wurde im Frühjahr 2019 durch das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik auditiert. Es gab keine Beanstandungen, die die Sicherheit von EMPIC (European Medical Pilot Check) betreffen.

13. Wo, und wie lange werden die medizinischen Pilotendaten gespeichert?

Medizinische Unterlagen werden in Papierform und digital in EMPIC gespeichert. Die Aufbewahrungsfrist für flugmedizinische Aufzeichnungen beträgt gemäß Anhang VI ARA.MED.150 b) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 mindestens zehn Jahre nach Ablauf ihres letzten Tauglichkeitszeugnisses.

14. Wer hat auf diese Daten Zugriff?

15. Wie wird Missbrauch mit diesen Daten verhindert?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zugriff auf die in der flugmedizinischen Datenbank gespeicherten Daten haben ausschließlich die medizinischen Sachverständigen des LBA und deren Hilfspersonal (vgl. § 65b LuftVG und § 21 Absatz 3 LuftPersV).

16. Wer ist für die Löschung der Daten verantwortlich?

Die Löschung von Daten erfolgt im Zuständigkeitsbereich des LBA im Rahmen von Löschroutinen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben nach zehn Jahren (§ 65b Absatz 4 Satz 2 LuftVG).

17. Wie häufig sind Schadenersatz- oder sonstige Ansprüche gegenüber dem LBA geltend gemacht worden, und wie häufig sind Zahlungen der Behörde erfolgt (außergerichtliche Einigungen, Vergleiche oder Verfahren wie Schadenersatzforderungen oder Amtshaftungsklagen), und wie hoch waren die Forderungen und die Zahlungen jeweils?

Im Bereich der Flugmedizin wurden seit 2014 34 Klagen bzw. Anträge eingereicht. Schadensersatzansprüche wurden nicht geltend gemacht.

18. Auf welche Weise wird im Referat L4 die Pilotenakte geführt – in Papierform oder als Datensatz mit Sicherheitskopien?

Das Referat L 4 „Lizenzierung/Rechtsangelegenheiten der Abteilung L" führt die Luftfahrerakte in Papierform.

19. Auf welche Weise kann ein Antragsteller Akteneinsicht in seine Akte bekommen, und in welcher Form?

Dies richtet sich nach der geltenden Rechtslage, insbesondere nach den Vorgaben des § 29 Absatz 3 VwVfG und des Informationsfreiheitsgesetzes (IFG).

20. Wie viele Anträge auf Akteneinsicht sind nach dem Informationsfreiheitsgesetz und dem Bundesdatenschutzgesetz während der letzten fünf Jahre gestellt worden?

Jahr	Anzahl der Anträge nach IFG
2014	38
2015	14
2016	10
2017	13
2018	11
2019	bisher 12

Jahr	Anzahl der Anträge nach § 19 BDSG a. F.
2014	1
2015	1
2016	1
2017	1
2018	1

21. Wie wird gewährleistet, dass Schriftstücke vom Bürger zum LBA in die Fachreferate nicht verloren gehen?

Schriftstücke, die das LBA erreichen, werden registriert und auf Grundlage der Vorgaben für das Verwalten von Schriftgut in der Bundesverwaltung bearbeitet.

22. Besteht ein Austausch zwischen den Fachreferaten der Abteilung L, etwa beim geforderten Nachweis der CPL – Theoriekenntnisse (CPL = Commercial Pilot License) zur Erlangung der Lehrberechtigung, und den tatsächlichen Privilegien eines Antragstellers, wenn er etwa tatsächlich über eine CPL oder ATPL (Airline Transport Pilot License) verfügt?

Vorliegend ist ein Fachreferat zuständig. Begehrt der Inhaber einer Privatpilotenlizenz die Erteilung der Lehrberechtigung FI (Flight Instructor), sind CPL-Theoriekenntnisse erforderlich. Die Mitarbeiter, die für die Erteilung der Lehrberechtigung zuständig wären, sind ebenfalls zuständig für die Erteilung von Lizenzen.

23. Auf welche Weise werden die Ergebnisse über abgelegte theoretische Prüfungen bei Anträgen auf Erteilung eines bzw. einer IR (Instrument Rating), E-IR (En-route Instrument Rating), CB-IR (Competency-Based Instrument Rating), CPL oder ATPL an den Antragsteller versandt?

24. Welchen Inhalt haben die Benachrichtigungen?

Die Fragen 23 und 24 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ergebnisse werden mit der Post verschickt und enthalten folgende Informationen:

- Adressdaten des Bewerbers,
- Kontaktdaten des LBA sowie des bearbeitenden LBA-Mitarbeiters,
- Art der Lizenz bzw. Berechtigung (z. B. ATPL, MPL, CB-IR), die der Bewerber erlangt hat bzw. erlangen möchte,
- Rechtsgrundlage der Prüfung,
- Information, ob die gesamte Prüfung bestanden bzw. nicht bestanden wurde,
- ggf. die Information, ob ein im LBA abgelegtes Allgemeines Sprechfunkzeugnis für den Flugfunkdienst (AZF) bestanden worden ist,
- Prüfungsstatusblatt nach Prüfungssitzung (dieses enthält die Ergebnisse der einzelnen abgelegten Fächer in Prozent),
- Antragsblatt auf Abnahme der theoretischen Prüfung für den Fall, dass noch weitere Prüfungsfächer abzulegen sind bzw. wiederholt werden müssen und eine
- Rechtsbehelfsbelehrung.

25. Sind die Ergebnisse nach Fragen aufgeschlüsselt, aus denen ersichtlich wird, welche Antworten richtig oder falsch sind?

    Falls nein, warum nicht?

Die Ergebnisse, die der Bewerber erhält, werden nicht nach Fragen aufgeschlüsselt dargestellt, um weiterhin ein einheitliches Niveau und eine hohe Qualität der Theorieprüfungen für den Erwerb von gewerblichen Pilotenlizenzen in Europa zu gewährleisten.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333